

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA. AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

CURSO 2007/2008. 18ª EDICIÓN

MASTER EN POLÍTICA TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

**INSTITUTO PASCUAL MADOZ DEL TERRITORIO,
URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE**



**UNIVERSIDAD CARLOS
III DE MADRID**

Autor: ARITZ RUIZ BENGOA

Tutor: MIGUEL ANGEL LOPEZ TOLEDANO

Firma:

En Getafe, a fecha de
20 de noviembre de
2008

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 .EL PORQUÉ DEL TEMA. Pag 3
- 1.2 .NECESIDAD SOCIO-JCA. Pag 4
- 1.3 .AVANCE DEL PROBLEMA. Pag 4-5
- 1.4 .LA ELECCIÓN DEL AEROPUERTO COMO REALIDAD EN QUE
CONFLUYE LO ANTERIOR. Pag 5

2. SITUACIÓN ACTUAL Pag 6-8

3. CONFLICTO CON EL ORDENAMIENTO VIGENTE

- 3.1 .COMPETENCIAL PLAN DIRECTOR/PROYECTO DE SINGULAR
INTERÉS. Pag 9-12
- 3.2 .LEGISLACIÓN SECTORIAL COORDINADA CON LEGISLACIÓN
TERRITORIAL Y URBANÍSTICA. Pag 13-14
- 3.3 .PARCELACIÓN EN SUELO RÚSTICO. Pag 15

4. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN AL CONFLICTO

- 4.1 .PRIORIDAD COMPETENCIAL. Pag 16-17
- 4.2 .PARCELACIÓN Y PROYECTO DE SINGULAR INTERÉS. Pag 17-18
- 4.3 .CONJUNTOS INMOBILIARIOS Y LICENCIA DE PARCELACIÓN. Pag 18-22
- 4.4 .NECESARIA MODIFICACIÓN DEL ORDENAMIENTO?. Pag 22-23

5. CONCLUSIONES. Pag 24

6. ANEXO. Pag 25-28

7. BIBLIOGRAFÍA. Pag 29

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1 .EL PORQUÉ DEL TEMA.

El aeropuerto de Ciudad Real, se situará en el centro de la provincia de Ciudad Real, en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Ciudad Real, Villar del Pozo y Ballesteros, a 10 Km al Sur de Ciudad Real, a 25 Km al Norte de Puertollano y a 200 Km por carretera de Madrid.

La construcción del aeropuerto de Ciudad Real, responde a una casi monopolización de la demanda aeroportuaria en términos turísticos. Lo que se pretende desde dicho aeropuerto, es dar salida a una necesidad real en términos socioeconómicos, no solo del turismo, sino también del transporte de mercancías, aprovechando la inmejorable localización como zona de paso desde el sur de la península, hacia el centro, para su posterior distribución en los mercados europeos.

En temas urbanísticos, se está ante una situación única a nivel estatal, en cuanto a la creación del primer aeropuerto de interés general para el Estado de titularidad privada, y por otra parte, observar que aún hoy siguen existiendo una serie de cuestiones no resueltas, como son, la parcelación en suelo rustico, parcelación con matices como más profundamente procederé a analizar, y el tema competencial entre el **Plan Director** y el **Proyecto de Singular Interés**.

En el caso de la parcelación, supone que nos encontremos ante una situación que hace inviable económicamente el desarrollo del sistema general aeroportuario de Ciudad Real, pues no nos engañemos, las motivaciones para implantar este tipo, o cualquier otro sistema general, es principalmente el tema económico entre otros muchos, y sinceramente, si no es posible realizar la parcelación en suelo rústico en el caso que nos atañe, dudo mucho que económicamente sea viable este proyecto.

1.2 .NECESIDAD SOCIO-JCA

La necesidad social es entendida como una necesidad genérica, que ronda al sistema aeroportuario en términos generales. Esta necesidad viene establecida por el crecimiento de la demanda de las redes aeroportuarias nacionales y el crecimiento de flujo de personas y mercancías.

En cambio la necesidad jurídica, al contrario de la social, no es entendida como genérica, pues estamos ante un caso único, si bien es un aeropuerto de interés general, no hay que olvidar el matiz que lo hace único, su titularidad privada. Por este motivo la necesidad jurídica es particular. Particular por la necesidad de coordinar dos políticas bien distintas, como son la sectorial, perteneciente al Estado, como viene establecido en el Art. 149.1.20 de la CE, según el cual, el Estado tendrá la competencia de manera exclusiva sobre "*La marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves*", y la urbanística, que según establece el Art. 148.1.3 de la CE pertenece a cada Comunidad Autónoma.

Por otra parte, la necesidad de hacer viable una situación que actualmente no lo es en su totalidad, pues no es posible realizar la parcelación en la zona destinada a las actividades aeroportuarias.

1.3 .AVANCE DEL PROBLEMA

Dos son las cuestiones a resolver, por una parte, la parcelación de la zona destinada a las actividades aeroportuarias, que como todo el conjunto aeroportuario se encuentra sobre suelo rústico no urbanizable de especial protección de infraestructuras, y por otra parte, el tema competencial entre el **Plan Director (en adelante PD)** y el **Proyecto de Singular Interés (en adelante PSI)**, centrado en que la actuación del Estado en materia

aeroportuaria de interés general es prevalente a la autonómica y municipal a cuyo criterio no quedaría la decisión de su concreta ubicación, tamaño o usos de sus distintos espacios, y en consecuencia de la unidad funcional y territorial establecida para ellas en base al ordenamiento sectorial aplicable.

1.4.LA ELECCIÓN DEL AEROPUERTO COMO REALIDAD EN QUE CONFLUYEN LO ANTERIOR

Como bien se dice en la cabecera de éste apartado, en el “Aeropuerto de Ciudad Real” se dan las características propias de algo único, por una parte ser declarado como sistema general de titularidad privada, lo que lo hace único en España, también declarado por las Cortes Regionales de Castilla-La Mancha de interés regional, de tener un aprobado un **PD** acorde a Declaraciones de Impacto Ambiental de 2006, que disminuía el ámbito de actuación, y como colofón a todo ello, un **PSI** que está desfasado en cuanto a su posible legalidad, en lo referente a que no ha sido recogido en él, las diferentes situaciones sobrevenidas y no es acorde a la Declaración de Impacto Ambiental de 2006.

Por otra parte, no cabe olvidarse, pues como anteriormente he mencionado en el apartado anterior, que se da la situación de que es imposible, según el actual **PSI**, proceder a parcelar la zona destinada a las actividades aeroportuarias, lo cual interfiere en la viabilidad económica de la actuación, y perdón por la expresión, “cosa mala me parece”, por una simple razón, “trabajo”.

2. SITUACIÓN ACTUAL

Se ha de partir de la **Orden Ministerial FOM/3237/2002** aprobada por el Ministerio de Fomento con fecha 18 de diciembre de 2002, mediante la cual se declara el interés general del aeropuerto, se autoriza su construcción y se determina el modo de gestión de sus servicios, constituyendo así pues, el origen del desarrollo aeroportuario.

La referida **Orden FOM/3237/2002** fue uno de los orígenes del **PSI**, instrumento urbanístico que desarrolla el **PD** y cuyo objeto primordial es desarrollar mediante el establecimiento de una ordenación detallada del suelo afectado por la actuación, con el fin de crear la infraestructura necesaria para la implantación del aeropuerto.

Con motivo de la mencionada Orden, se aprobó el 22 de Julio de 2003 el **PSI** por el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla –La Mancha. **PSI** en aplicación del Art.19.2c) del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre, según el cual, el objeto del mismo serían las “Instalaciones para el desarrollo de actividades industriales y terciarias, que tengan por objeto la producción, la distribución o la comercialización de bienes y servicios, incluida la urbanización complementaria que precisen, que no tengan previsión y acomodo en el planeamiento vigente”. Dicho **PSI**, clasificaba el suelo en su totalidad como suelo rústico no urbanizable de especial protección de infraestructuras, y se delimitaban dos zonas, una estrictamente aeroportuaria y otra de actividades complementarias, tanto terciarias como industriales, que en aplicación del Art. 20.1.k) del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (en adelante TRLOTAU), implica la “...estructuración del suelo en una única finca jurídico civil acorde con la ordenación urbanística del Proyecto y afectación real de ella, con prohibición de su división en cualquier forma...”, lo que lleva a la indivisibilidad de las fincas, indivisibilidad que no se entiende sobre el conjunto de actividades aeroportuarias, sino que viene dada con motivo de la parcelación que resulta del proyecto, de tal forma que cada parcela delimitada y concretada en el proyecto se registrara como única e indivisible.

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

El siguiente acto importante se produce con fecha 22 de Julio de 2003, cuando el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha aprueba definitivamente el **PSI** denominado “Aeropuerto de Ciudad Real”, sobre una superficie de 1.831,9527 Has como consecuencia de la **Orden FOM/3237/2002**, vigente dicha Orden hasta el 5 de Mayo de 2006, fecha en la que el Ministerio de Fomento por razones de seguridad jurídica, dicta nueva **Orden Ministerial FOM/1510/2006** que deja sin efecto la Orden vigente hasta dicho momento.

Esta nueva Orden del Ministerio de Fomento viene motivada por una parte, por el **Dictamen** motivado **2003/2007** de fecha 7 de Julio de 2004 de la Comisión Europea que entendió que se produjo un incumplimiento de las **Directivas 85/337/CE y 79/409/CE** en lo referente a, “no haber un verdadero estudio de alternativas, no haberse evaluado los efectos de las fases segunda y tercera de expansión del proyecto y los efectos globales de las infraestructuras asociadas, no haber evaluado los movimientos de tierras y no haber una auténtica evaluación de los impactos de la fauna, más allá de un inventario descriptivo. Al no haber una auténtica evaluación de los efectos sobre la fauna considera que así mismo se ha incumplido la Directiva 79/409/CEE en cuanto a evitar los efectos en los hábitats fuera de la zona de conservación”, que motivó la decisión del Ministerio de Medio Ambiente de iniciar un nuevo proceso de Evaluación Ambiental del Proyecto de construcción del “Aeropuerto de Ciudad Real”. Y por otra parte, por la Declaración de Impacto Ambiental formulada por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático en fecha 16 de Febrero de 2006, en la que se establecen medidas correctoras del proyecto, limitando su ámbito a 1.234,45 Has de las 1.831,9527 Has inicialmente aprobadas en el PSI de 2003, ya que, el ámbito aeroportuario inicialmente previsto entraba dentro de los límites de zona ZEPA “Campo de Calatrava”.

El último acto importante, es la **Orden FOM/2612/2006** de 12 Julio, que emite el Ministerio de Fomento aprobando así el **PD** del “Aeropuerto de Ciudad Real”. Orden esta, que es emitida como desarrollo de la **Orden FOM/1510/2006** de 5 de Mayo, la

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

cual se dictó por razones de seguridad jurídica puesto que se produjo un incumplimiento de las **Directivas 85/337/CE y 79/409/CE**.

A tenor de lo expuesto, actualmente nos encontramos ante la situación de tener por una parte, un **PSI** aprobado definitivamente el 22 de Julio de 2003, **PSI** al que le han sobrevenido, tanto la **Orden FOM/1510/2006** que autoriza la construcción del “Aeropuerto de Ciudad Real”, como la **Orden FOM/2612/2006** que aprueba el **PD** del mencionado aeropuerto, eso sí, **PD** ya adaptado a la Declaración de Impacto Ambiental de 2006 sobre la evaluación del proyecto aeroportuario. Por lo tanto, aún falta por que se configure en coherencia el **PSI** aprobado en 2003 y aún vigente, que no es acorde con la Declaración de Impacto Ambiental mencionada.

3. CONFLICTO CON EL ORDENAMIENTO VIGENTE

3.1. COMPETENCIAL PLAN DIRECTOR/PROYECTO DE SINGULAR INTERÉS

El **PD** de un aeropuerto *es un instrumento de planificación de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística*, cuya necesidad viene recogida en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, desarrollado por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

El Art. 166.1 de la Ley 13/1996 señala que, “El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de ésta y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 30 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo”.

Por otra parte, el Art. 166.2 de dicha Ley, añade que, “los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

Así pues, la misión del **PD** es la de dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos. El **PD** de un aeropuerto tiene asignada la *función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.*

El contenido de los **PD** viene definido por el artículo 3 del Real Decreto 2591/1998, que señala que éste debe contener necesariamente:

- Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.
- Los servicios de control del tránsito aéreo.
- Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.
- Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.
- Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.
- Las zonas de estacionamiento y acceso de personas y vehículos.
- Los espacios para las actividades complementarias.
- Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.
- Las vías de servicio del aeropuerto.
- Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.
- La representación del estado final del sistema general aeroportuario.

La elaboración del **PD** de los aeropuertos de interés general la lleva a cabo el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), de acuerdo con las directrices establecidas por el Secretario General de Transportes del Ministerio de

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

Fomento. La dependencia de AENA encargada de su elaboración es la Dirección de Planificación de Infraestructuras, que, asimismo, vela por el mantenimiento actualizado de dichos documentos.

Por último, la aprobación de los **PD** corresponde al Ministerio de Fomento, a propuesta de la Secretaría General de Transportes, previo informe de la Dirección General de Aviación Civil.

En el otro vértice tenemos el **PSI**, *instrumento de ordenación territorial de carácter supramunicipal*, que tiene por objeto principal, “actuaciones de relevante interés social o económico, ordenándolas y diseñándolas, con carácter básico y para su inmediata ejecución, pudiendo comprender terrenos situados en uno o varios términos municipales y desarrollarse en cualquier clase de suelo...”, como se establece en el Art. 19.1 del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística.

Así pues, el **PSI** ha de tener por objeto la adecuación territorial y urbanística de los terrenos que conforman la unidad del sistema aeroportuario, delimitado por el **PD** aprobado por el Ministerio de Fomento en la totalidad de su zona de servicio con los usos y actividades establecidos por éste.

El **PSI** puede ser elaborado y promovido por personas privadas, físicas o jurídicas, en cuyo caso solo podrán tramitarse, para su aprobación, una vez declarado el interés regional por el Consejo de Gobierno, ello, en virtud de lo establecido en el Art. 33 del antes citado Texto Refundido.

Por lo que respecta a la aprobación definitiva del correspondiente **PSI**, es menester del Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a propuesta del Consejero competente en materia de ordenación territorial y urbanística, y previo informe de la Comisión Regional de Urbanismo, cuya aprobación clasificará y calificará urbanísticamente los terrenos a que afecten, conforme a los destinos para éstos en ellos

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

previstos, debiendo adaptarse el planeamiento municipal a dichas innovaciones mediante su revisión o modificación, según proceda.

Entrando en materia competencial, el Estado al declarar de interés general un aeropuerto y permitir su construcción conforme al **PD** que ella aprueba previo informe de las Administraciones con competencias territoriales y urbanísticas, tiene la total competencia y decisión para que el Estado decida en qué lugar, con qué extensión, qué servicios ha de prestar, con qué infraestructuras debe constar, qué usos y actividades se van a realizar en el espacio concreto de la Comunidad Autónoma y, en consecuencia, de los municipios en que determine el **PD** aprobado por el Ministerio de Fomento.

Es así, que la competencia estatal se extiende a la delimitación de la zona de servicio que incluye las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento conjunto, y, a las funciones que deben cumplir, esto es, la definición de los usos y actividades que podrán desarrollarse en ellas, incluso los industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto y que hayan sido concretadas en el **PD** aprobado por el Ministerio de Fomento.

Desde la propia legislación sectorial aeroportuaria, y a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre Administraciones con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, se establece que el sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, con la única limitación de no incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En cumplimiento de la legislación aplicable, delimitada por el **PD** la superficie aeroportuaria en su totalidad, se procede por la administración autonómica competente a la elaboración del instrumento, en este caso el **PSI**, cuyo objeto será la regulación urbanística de la infraestructura aeroportuaria pero sin que ello impida el ejercicio y desarrollo de los usos y actividades establecidas en el **PD**.

3.2 .LEGISLACIÓN SECTORIAL COORDINADA CON LEGISLACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

El sistema aeroportuario se define por la Administración General del Estado como un *sistema de naturaleza estrictamente sectorial* a través de, por un lado, la declaración del interés general; y por otro, la delimitación del sistema aeroportuario que incluirá necesariamente su zona de servicio.

La unidad del conjunto aeroportuario viene establecida en la legislación sectorial, en el ya mencionado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el Art. 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su Art. 2, se establece que “la unidad del sistema aeroportuario estará conformado por la zona de movimiento de aeronaves y actividades para su completa y mejor gestión y, por otro lado, actividades aeroportuarias con definición de usos y actividades aéreas”.

La legislación sectorial que emana de la Administración General del Estado, requiere necesariamente su coordinación con la legislación territorial y urbanística. En el ejercicio del encaje entre ambas legislaciones, hay que partir del hecho que la legislación sectorial, concretamente el su Art. 166.2 de la Ley 13/1996, ha establecido “la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana”. No obstante, y como consecuencia de la exclusiva

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

competencia de las Entidades Autonómicas en materia de ordenación del territorio y urbanismo, esta calificación a la que se refiere el Art. 166.2, debe entenderse de naturaleza sectorial y no urbanística, de tal forma que el concepto de calificación como sistema general deberá tener su acomodo, conforme la legislación urbanística autonómica.

Esta calificación a la que se hace mención, queda resuelta en la forma en que, la infraestructura aeroportuaria está exenta de calificación urbanística para su implantación en suelo rústico, por aplicación de lo dispuesto en el Art. 65.1 del TRLOTAU, en el que se establece que, "... en los casos y con los requisitos que reglamentariamente se determinen, podrá entenderse implícita dicha calificación urbanística en la aprobación de proyectos de obras y servicios promovidos por particulares, y que se encuentren en planes o instrumentos aprobados por la Administración Autonómica o Estatal", todo ello en relación con el Art 37.4.d) del Decreto 242/2004, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Suelo Rústico, diciéndose en el, que, "también se entenderá implícita la calificación urbanística en la aprobación de proyectos de obra y servicios promovidos por particulares en los siguientes casos y con los siguientes requisitos", letra d) "que los proyectos de obras y servicios se encuentren incluidos en planes o instrumentos aprobados por la administración autonómica o estatal y publicados en el Boletín Oficial correspondiente". En efecto, el **PSI** es un instrumento de ordenación supramunicipal aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y su aprobación definitiva se publica en el Boletín Oficial, con lo que le resulta de aplicación la exención de la calificación.

Sigue existiendo la adecuada y necesaria coordinación entre la competencia sectorial y la territorial y urbanística, que exige una interpretación flexible para adecuarse con seguridad jurídica a las necesidades concretas del supuesto. Ello implica una adecuada interpretación de los usos globales y pormenorizados establecidos por el ordenamiento urbanístico en cuanto al encaje del uso global aeroportuario y las actividades contempladas en el **PD** que caracteriza la unidad del sistema.

3.3 .PARCELACIÓN EN SUELO RÚSTICO

Anteriormente indicado, el **PSI** establecía dos zonas diferenciadas, por una parte la zona estrictamente aeroportuaria, que en aplicación del Art. 19.2a) del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, se establece que en tal caso el objeto del **PSI** serán las “infraestructuras de cualquier tipo, comprendiendo las construcciones e instalaciones complementarias precisas o adecuadas a su más completa y eficaz gestión o explotación, destinadas a las comunicaciones terrestres y aéreas...”, y por otra parte, la zona de actividades complementarias, tanto terciarias como industriales, cuyo objeto según establece el **PSI** en el Art. 19.2c), serán las “instalaciones para el desarrollo de actividades industriales y terciarias, que tengan por objeto la producción, la distribución o la comercialización de bienes y servicios...”.

Visto que el **PSI** estableció estas dos zonas, respecto de la primera no surge el problema de reparcelación, pues sobre él no cae el peso del Art. 20.1k), del mismo Decreto Legislativo, en cuanto a nivel de parcela que se define en dicho artículo, lo cual implica la “...estructuración del suelo en una única finca jurídico civil acorde con la ordenación urbanística del Proyecto y afectación real de ella, con prohibición de su división en cualquier forma...” y por ende, conlleva la imposibilidad de parcelación de la zona de actividades complementarias.

En consecuencia, esta situación, provoca la inviabilidad económica de la actuación.

4. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN AL CONFLICTO

4.1 .PRIORIDAD COMPETENCIAL

Aprobado el **PD** de un aeropuerto de interés general, como es el caso que nos atañe, con independencia de que se conforme en dicho **PD** varias zonas que incluso incluyan actividades industriales, constituye una única unidad como sistema de infraestructuras aeroportuarias objeto de la declaración de interés general, declaración que es competencia estatal. En consecuencia salvo conflicto competencial, no cabe alterarse o interpretarse dicha consideración y unidad por cualquier Administración.

La referida unidad, ha de ser entendida en términos territoriales y urbanísticos como una unidad territorial de interés supramunicipal y que las actividades e instalaciones establecidas en el **PD** sean recogidas en los instrumentos territoriales y urbanísticos procedentes de tal modo que no desvirtúen lo establecido en el mismo **PD**.

Por otra parte, la figura del ordenamiento autonómico aplicable para el desarrollo del **PD**, en este caso el **PSI**, recoge la totalidad del aeropuerto aprobado en el correspondiente **PD**, con la consideración de sistema general al servicio de toda la población, con independencia de la consideración que respecto a la clasificación y titularidad del suelo resultase procedente y adecuada con el ordenamiento. De esta forma, el **PSI** debe permitir y legitimar la ejecución urbanística acorde con las previsiones establecidas en el **PD**, pues de lo contrario, se contravendría lo dispuesto en

el Art. 2.2 párrafo primero y segundo, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en el que se establece “asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general,... , el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos”, (párrafo segundo) “...siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto”, y Art. 8 “a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

4.2 .PARCELACIÓN Y PSI.

La solución que se plantea en este momento, sería la elaboración de un nuevo **PSI** redactado en coherencia con la **Orden FOM/1510/2006** que se dictó por razones de seguridad jurídica puesto que se produjo un incumplimiento de las **Directivas 85/337/CE y 79/409/CE**, y acorde con el nuevo **PD** ya adaptado a la Declaración de Impacto Ambiental de 2006 sobre la evaluación del proyecto aeroportuario, y por último, para introducir nuevas determinaciones, propias del instrumento de planeamiento de ordenación territorial y urbanística, que aseguren la coherencia con la ordenación sectorial específica.

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

Reitero la idea de la tramitación y aprobación de un nuevo **PSI**, que anule el anterior, aún cuando se trate de una innovación, ya que cualquier innovación debe ser establecida por el mismo Plan y por el mismo procedimiento seguido para su aprobación, según establece el Art. 39.1 del TRLOTAU, “cualquier innovación de las determinaciones de los Planes deberá ser establecida por la misma clase de Plan y observando el mismo procedimiento seguido para la aprobación de dichas determinaciones”. Se hace referencia a innovación, en vista de que, las alteraciones derivadas de las finalidades descritas en el párrafo anterior, no se corresponden con los conceptos de revisión ni de modificación de los Arts. 40.1 “la reconsideración total de la ordenación establecida por los instrumentos de planeamiento de ordenación territorial y urbanística o de los elementos fundamentales del modelo o solución a que responda aquella ordenación y, en todo caso, de la ordenación estructural de los Planes de Ordenación Municipal, da lugar y requiere la revisión de dichos instrumentos”, y 41, en el que, “toda reconsideración de los elementos del contenido de los Planes no subsumible en el artículo anterior supondrá y requerirá su modificación”, del TRLOTAU.

Este nuevo **PSI** debería de configurar el conjunto aeroportuario como una unidad de infraestructura aérea, incluyéndola así en el anteriormente mencionado Art. 19.2a) del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (TRLOTAU), evitando con ello la caótica aplicación del Art. 20.1k) del mismo Texto Refundido y con ello la estructuración del suelo en una única finca jurídico civil.

Siendo esto así, la unidad se desarrollaría en conjunto por el **PSI**, sin que implicase la indivisibilidad de la finca, lo que daría viabilidad económica al proyecto en su conjunto. La zona de subsistemas de actividades aeroportuarias que delimita e incluye el **PD** en el conjunto aeroportuario, se entendería por parte del **PSI** como instalaciones complementarias y vinculadas para la completa y eficaz explotación de la infraestructura aeroportuaria. No olvidemos que el nuevo **PD** ha delimitado una única

infraestructura aeroportuaria que constituyen las 1.234 ha en su conjunto, dando sentido al Art. 19.2a) de dicho Texto Refundido.

4.3 .CONJUNTOS INMOBILIARIOS Y LICENCIA DE PARCELACIÓN

El punto de partida como no podría ser de otra forma, es la STC 61/1997, de 20 de marzo, donde se dejaba a salvo aquellos preceptos que, por regular materias que son competencia exclusiva del Estado, eran perfectamente conformes a la CE. Así sucedió con aquellas normas que se referían al Registro de la Propiedad, Art. 149.1.8 de la CE, de lo que se sigue que corresponde a las Comunidades Autónomas, determinar qué clase de actos de naturaleza urbanística están sometidos al requisito de la obtención de la licencia previa, las limitaciones que éstas pueden imponer y las sanciones administrativas que debe conllevar la realización de tales actos sin la oportuna licencia o sin respetar los límites por éstas impuestos. Sin embargo, corresponde al Estado fijar en qué casos debe acreditarse el otorgamiento de la oportuna licencia para que el acto en cuestión tenga acceso al Registro, siempre que la legislación autonómica aplicable exija la licencia para poder realizar legalmente el mismo.

La exigencia de licencia para inscribir divisiones de terrenos contenida en el Art. 53 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, no puede considerarse absoluta o genérica, pues dependerá de la normativa sustantiva a que éste sujeto el acto de división. Por lo tanto, debe acudir al TRLOTAU, en el que se incluye un elenco de actos sujetos a licencia, que aparecen enumerados en el Art. 165, entre los que el único que tiene relación con el supuesto planteado (parcelación) es el señalado en el apartado 1, letra a): “Las parcelaciones o cualesquiera otros actos de división de fincas o predios en cualquier clase de suelo, no incluidas en proyectos de reparcelación”. Si los conceptos de segregación y división están acuñados en el Derecho privado, el de parcelación es más propio de la legislación urbanística, al punto de que la misma TRLOTAU se ocupa de definirla en el Art. 89.1, “se considera a cualesquiera efectos parcelación urbanística toda división simultánea o sucesiva de terrenos o fincas en dos o más lotes, parcelas o

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

fincas nuevas independientes”, y en relación con el suelo rústico la letra b) “cuando uno o varios de los lotes o fincas a que dé lugar sean susceptibles de actos de construcción o edificación y dispongan o vayan a disponer de infraestructuras o servicios colectivos innecesarios...”.

Los conjuntos o complejos inmobiliarios son objeto de una regulación muy escasa, únicamente son contemplados por el Art. 24 de la Ley de Propiedad Horizontal, que se limita a establecer las reglas básicas para la adopción a esta figura de las normas generales de la propiedad horizontal. La realidad práctica, demuestra la heterogeneidad de formas y las dificultades que plantea el intento de aplicar los escuetos pronunciamientos citados en el Art. 24, de esta forma puede decirse que existe un auténtica laguna legal en esta materia.

Esta laguna ensombrece aún más su tratamiento jurídico cuando su régimen sustantivo ha de acomodarse a las exigencias de otro tipo de normas, las de carácter urbanístico. Pero si, además, el resultado de esa combinación normativa está llamada a cumplir los requisitos del Derecho Hipotecario para su inscripción registral, el problema se agrava. Esto es precisamente lo que sucede, de una parte, las escasas normas civiles en materia, llamadas a regular la pluralidad de manifestaciones que puedan cobijarse bajo el concepto de conjunto inmobiliario y la manera de articular las relaciones entre los distintos elementos inmobiliarios resultantes de la constitución conjunta, de otra, las exigencias de las diferentes leyes urbanísticas autonómicas respecto a la obtención de la licencia de parcelación, y finalmente la legislación hipotecaria, que establece los requisitos para la inscripción en el Registro de la Propiedad, especialmente en los Art. 78 y siguientes del Real Decreto 1093/1997 de 4 de julio, respecto de los actos de parcelación.

Partiendo de la idea de ser necesaria la obtención de la licencia para la parcelación de los terrenos, desde esta perspectiva, el problema se concreta en si la constitución del conjunto inmobiliario constituye o no, un fraccionamiento del suelo que determine la aplicación de la consecuencia jurídica consistente en la exigibilidad de la licencia.

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

La Dirección General de los Registros y del Notariado parte de distinguir dos grupos dentro de un concepto amplio de conjunto inmobiliario o propiedad horizontal “tumbada”:

- a) el del complejo inmobiliario con parcelas o edificaciones jurídica y físicamente independientes, pero que participan en otros elementos en comunidad, y
- b) el que califica como auténtica propiedad horizontal, en que el suelo es elemento común y a la que se adjetiva como tumbada en razón de la distribución de los elementos que la integran, que no se superponen en planos horizontales sino que se sitúan en el mismo plano.

En diversas Resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado (ej: Resolución de 27 de enero de 2006), la regla es considerar exigible licencia sólo en el primer caso citado, de este modo, el elemento diferencial y decisivo es si el suelo sobre el que se constituye el conjunto se divide en lotes de propiedad privada o si, por el contrario, se configura como elemento común, sobre el que se irán construyendo las distintas edificaciones de aprovechamiento independiente que integrarán el conjunto.

La propiedad horizontal, aunque sea tumbada, desde el momento en que mantiene la unidad jurídica de la finca que le sirve de soporte, no puede equipararse a una parcelación, pues no hay división jurídica del terreno ya que no se altera la forma del mismo, la que se produzca, será fruto de la edificación necesariamente amparada en una licencia. La asignación del uso singular o privativo de determinados elementos comunes o porciones del mismo, no alteran la unidad de la finca.

Si de lo que se trata es de constituir un conjunto inmobiliario bajo la forma de, por ejemplo, naves industriales, en lugar de dividir el suelo en parcelas privadas sobre las que constituir las naves (lo que exigiría licencia), bastaría con dejar el suelo como común con asignación de uso exclusivo del mismo (para lo que no es necesaria licencia).

Si no se contempla expresamente la exigencia de licencia para los conjuntos inmobiliarios, habrá de acudir a la definición de parcelación, y en último término, habrá que atender al régimen supletorio que en cada caso esté vigente y a los pronunciamientos jurisprudenciales que resulten de aplicación.

Con carácter general, cabe afirmar que lo que preocupa a las Leyes Autonómicas al regular las licencias de parcelación, no es sino evitar que se constituya un núcleo de población allí donde no lo hubiere o que aumente la densidad de población en los núcleos preexistentes, siendo ajeno a todo ello el régimen de propiedad de los distintos elementos inmobiliarios resultantes. Así lo entiende el Tribunal Supremo en su Sentencia de 6 de junio de 1988.

Como toda regla general, lo enunciado no está exento de excepciones, como la derivada del Art. 82 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, según el cual, "...si la parcela fuera indivisible, sólo podrán crearse fincas registrales independientes si los distintos edificios se asientan sobre suelo común y se les somete a un mismo régimen de propiedad horizontal o conjunto inmobiliario".

4.4 .NECESARIA MODIFICACIÓN DEL ORDENAMIENTO?

Llegados a este punto y habida cuenta de que todas las posibles soluciones, no llegasen a buen puerto, no cabría otra posibilidad que la modificación de ciertos preceptos legales para así dar encaje, a una situación que en la actualidad se encuentra anclada tanto en términos jurídicos, pues el supuesto recogido aquí, sienta un precedente dentro del Estado en creación de sistemas generales y no será el último caso se produzca, y por otra en términos de viabilidad económica.

La relación de los preceptos del TRLOTAU afectados por la modificación, serían los siguientes:

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

1. DISPOSICIÓN PRELIMINAR 11. SISTEMAS GENERALES: debería añadirse: "...Tienen siempre la condición de bienes de dominio público, pudiendo ser privadas las dotaciones estructuradoras de la ordenación del territorio, que no procedan del cumplimiento de estándares, y que sean calificadas por el Consejo de Gobierno como sistema general, por su interés regional".
 2. ART. 54.4. EL RÉGIMEN DEL SUELO RÚSTICO: debería añadirse: "Las obras e instalaciones requeridas por las infraestructuras y servicios de titularidad privada, expresamente declaradas de interés general o regional, que con sus actividades complementarias conformen una unidad funcional y territorial, siempre que estén expresamente permitidas por la legislación sectorial y el planeamiento territorial o urbanístico. Dentro de esta unidad estarán permitidos los actos de división, segregación o parcelación en las condiciones y superficies que sean adecuadas a los requerimientos funcionales de los usos y actividades complementarias que se vayan a implantar, siempre que estén permitidas en el planeamiento territorial o urbanístico".
 3. ART. 63.2.2. REQUISITOS DE LOS ACTOS DE USO Y APROVECHAMIENTO URBANÍSTICOS: debería añadirse: "...excepto los actos previstos en el párrafo segundo (párrafo mencionado en el punto 2, que se añadiría) del número 4 del Art. 54...". Evitando así que la superficie de cada una de las fincas resultantes debieran de ser superiores a la superficie mínima que resulte de aplicable en consideración al número de divisiones.
 4. ART. 19.1. LOS PROYECTOS DE SINGULAR INTERÉS: debería añadirse: "... para su inmediata ejecución, o en su caso, para complemento, desarrollo o mejora a través de Planes Especiales...".
 5. ART. 22. TÍTULO Y PUNTO 2: debería añadirse: Como Título: "El desarrollo y la ejecución de los Proyectos de Singular Interés". Y como punto 2: "En desarrollo de los Proyectos de Singular Interés del artículo
-

SISTEMAS GENERALES DE TITULARIDAD PRIVADA
AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

19.2a), podrán formularse Planes Especiales a iniciativa del promotor de aquéllos. La ejecución de los Proyectos de Singular Interés, o en su caso de los Planes Especiales que desarrollen éstos, se realizará sobre la base y con arreglo al proyecto o los proyectos técnicos...”

6. ART. 29.1 Y 29.1b): debería añadirse en el primer caso: “En desarrollo, complemento o mejora de los Planes de Ordenación Municipal, o de los Proyectos de Singular Interés del artículo 19.2a)...”. Y en la letra b): “Definir o proteger las infraestructuras, las vías de comunicación, el paisaje o el medio natural, o definir la ordenación detallada de las unidades funcionales y territoriales del artículo 54.4 párrafo segundo”. (párrafo añadido en punto 2).

5. CONCLUSIONES

Vistos los tiempos que corren, y que esta situación de crisis durará unos años más, y aún en tiempos de bonanza en los que el Estado pueda permitirse el lujo de destinar ingentes cantidades de dinero para la creación de más sistemas generales, dudo que esa idea esté entre sus planes actualmente, más que nada, porque buena idea sería que tales cantidades de dinero que se necesitan para la creación de semejantes infraestructuras, se destinasen a mejorar otras necesidades carentes en nuestro país. Digo esto, visto que no es mala idea, la creación de sistemas generales de titularidad privada, como es el caso tratado en esta monografía.

Pero como no, quienes deseen invertir capital en la construcción de las mismas, es seguro que desearán no encontrarse con los problemas que se han dado en este caso. Es

seguro afirmar, que hoy en día, unos cinco años después de aprobarse el **PSI** definitivamente el 22 de Julio de 2003, y al que le han sobrevenido, tanto la **Orden FOM/1510/2006** que autoriza la construcción del “Aeropuerto de Ciudad Real”, como la **Orden FOM/2612/2006** que aprueba el **PD** del mencionado aeropuerto, eso sí, **PD** ya adaptado a la Declaración de Impacto Ambiental de 2006 sobre la evaluación del proyecto aeroportuario, no se haya producido un acuerdo para la redacción de un nuevo **PSI** actualizado a las situaciones que le sobrevinieron. Redactando el nuevo **PSI** acorde al Art.19.2a) del TRLOTAU, se darían criterios necesarios para que la situación actual se invirtiese, sería rentable la inversión, se generarían nuevos puestos de trabajo y supondría un ejemplo a observar para futuros osados que quisiesen realizar actuaciones parecidas con capital privado.

También es cierto, que sería necesaria una pequeña reforma legislativa al respecto, para mejorar el encaje de las posibles iniciativas privadas, como es el caso tratado aquí. No quiero decir con ello, que se deberían de cerrar los ojos y hacer todo tipo de excepciones legales, no, más bien todo lo contrario, prever estas posibles actuaciones y legislar en consecuencia con ellas, pero adelantándose el legislador a las características que ello conlleva.

6. ANEXO

Antecedentes de hecho.

- **La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real inició, el 10 febrero de 1998, el proceso de solicitud de implantación del Aeropuerto de Ciudad Real.**
- **El Ministerio de Fomento, por su parte, dio trámite a la solicitud confirmando el 29 de mayo de 1998 la factibilidad del proyecto y fijando las condiciones para la redacción del pertinente Plan Director del aeropuerto.**
- **En septiembre de 1998, la mercantil “Aeropuerto de Ciudad Real, SA” presenta el Plan Director del Aeropuerto a través de Cámara**

Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real que es completado en 31 de marzo de 1999 con la Memoria-Resumen del Proyecto del Aeropuerto y con los Estudios de Impacto Ambiental de 29 de noviembre de 1999 y de 19 de junio de 2000.

- **En 12 de septiembre de 2000 (D.O.C.M. nº 111 de 10 de noviembre de 2000) el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha aprueba definitivamente el Proyecto de Singular Interés para la construcción del aeropuerto de Ciudad Real.**
- **En 4 de abril de 2001 se dicta Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente (BOE nº 109 de 7 de mayo de 2001) por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de aeropuerto en Ciudad Real.**
- **En 12 de julio de 2001 mediante escritura pública la sociedad Aeropuerto de Ciudad Real S.A. cede su posición jurídica en el Proyecto de Singular Interés a la entidad mercantil CR AEROPUERTOS, S.L.**
- **El 8 de octubre de 2001 mediante informe-moción el Pleno del Ayuntamiento de Ciudad Real acuerda apoyar el proyecto de aeropuerto de Ciudad Real.**
- **El 20 de diciembre de 2001 el Pleno de las Cortes Regionales declaró el proyecto de construcción del Aeropuerto de Ciudad Real como de interés regional de primer orden.**
- **El 15 de junio de 2002 la Sociedad C.R. Aeropuertos S.L. presenta Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real y Estudio Ambiental del mismo por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea.**
- **El 10 de diciembre de 2002 se dicta Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente (BOE de 18 de diciembre de 2002) por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea.**

- **El Ministerio de Fomento, con fecha 18 de diciembre de 2002, aprueba la Orden Ministerial FOM/3237/2002 (BOE de 19 de diciembre), por la que se declara para el aeropuerto el interés general del Estado, se autoriza su construcción y se determina el modo de gestión de sus servicios.**
- **En 25 de febrero de 2003 el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha resuelve declarar de interés regional el Proyecto de Singular Interés para la construcción del Aeropuerto de Ciudad Real como consecuencia del cambio de emplazamiento del proyecto motivada por la DIA citada.**
- **En 22 de julio de 2003 el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (D.O.C.M. nº 138 de 24 de septiembre de 2003) aprueba definitivamente el Proyecto de Singular Interés denominado Aeropuerto de Ciudad real sobre una superficie de 1.831,9527 Has presentado por la Sociedad CR Aeropuertos S.L. en consecuencia con la Orden Ministerial FOM/3237/2002.**
- **El 7 de julio de 2004 se produce el Dictamen motivado 2003/2007 abierto por la Comisión Europea por el incumplimiento de la Directiva 85/337/CE y Directiva 79/409/CE que motivó la decisión del Ministerio de Medio Ambiente de iniciar un nuevo proceso de Evaluación Ambiental del Proyecto de construcción del Aeropuerto de Ciudad Real.**
- **El 16 de febrero de 2006 (BOE nº 46 de 23 de febrero de 2006) de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del proyecto de “Aeropuerto de Don Quijote”, Ciudad Real en la que se establecen las condiciones y medidas correctoras al proyecto y se limita su ámbito a 1.234,45 Has muy inferiores a las 1.831,9527 Has aprobadas en el PSI de 2003.**

- **Por razones de seguridad jurídica, en 5 de mayo de 2006, el Ministerio de Fomento dicta nueva Orden Ministerial FOM/1510/2006 (BOE nº 118 de 18 de mayo) que deja sin efecto la Orden FOM/3237/2002, y por la que se autoriza la construcción del aeropuerto de Ciudad Real en los términos de la DIA de 2006, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios, correspondiendo a la Sociedad CR Aeropuertos SL la titularidad del aeropuerto de Ciudad Real y la gestión de la prestación de los servicios.**
- **En desarrollo de la Orden FOM/1510/2006, el Ministerio de Fomento mediante Orden FOM/2612/2006 de 12 Julio, aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real, en el que, define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, delimita la zona de servicios del aeropuerto en la superficie de 1.234,45 Has, cuya totalidad del ámbito constituye una unidad funcional y territorial de naturaleza aeroportuaria. Por último, se establecen cuatro áreas, un subsistema de movimientos de aeronaves un subsistema de actividades aeroportuarias, zonas verdes y zonas de reserva aeroportuaria, cuya totalidad y con las actividades establecidas en el Plan Director constituyen la unidad funcional y territorial de la zona de servicio de naturaleza aeroportuaria.**

7. BIBLIOGRAFÍA

- Documentación aportada por el EQUIPO REDACTOR MALT S.A
- Propuesta de modificación del TRLOTAU de Laura Zamorano Carretero
- Los Conjuntos Inmobiliarios de Eugenio-Pacelli Lanzas Martín
- Documentación diversa de internet